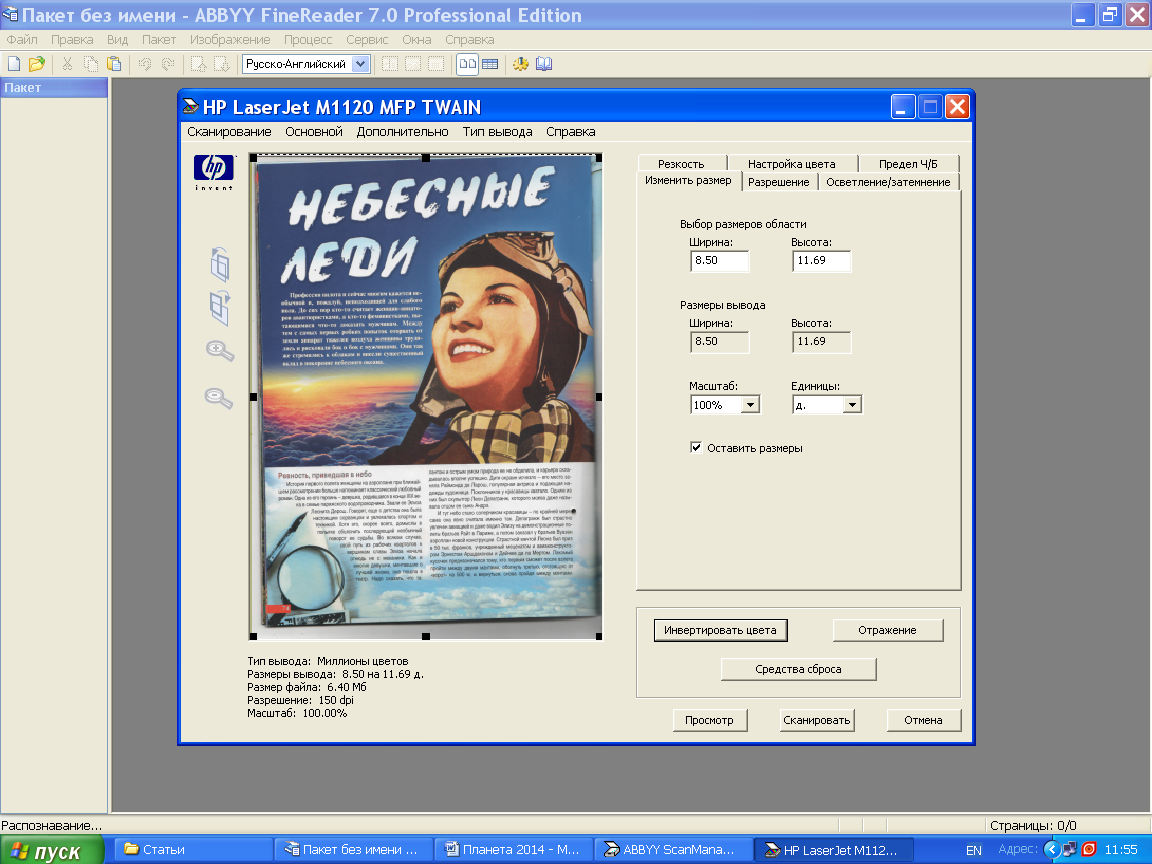
**Небесные леди**

**Лев Волошин**

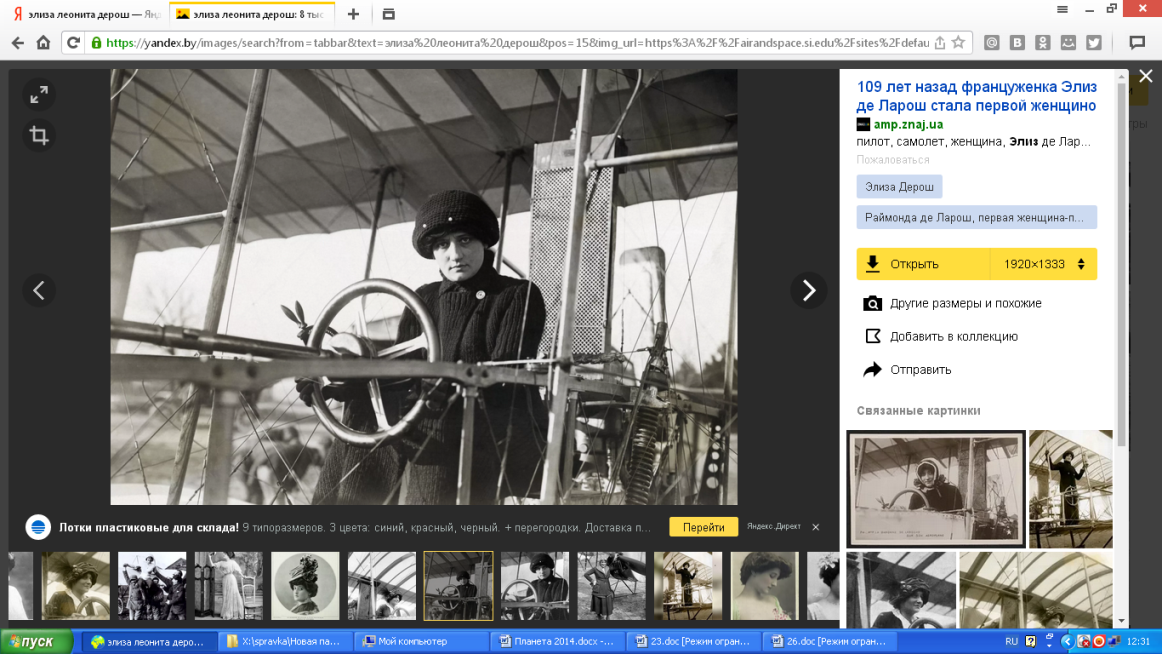
Профессия пилота и сейчас многим кажется необычной и, пожалуй, неподходящей для слабого пола. До сих пор кто-то считает женщин-авиаторов авантюристками, а кто-то феминистками, пытающимися что-то доказать мужчинам. Между тем с самых первых робких попыток оторвать от земли аппарат тяжелее воздуха женщины трудились и рисковали бок о бок с мужчинами. Они так же стремились к облакам и внесли существенный вклад в покорение небесного океана.

**Ревность, приведшая в небо**

История первого полета женщины на аэроплане при ближайшем рассмотрении больше напоминает классический любовный роман. Одна из его героинь – девушка, родившаяся в конце XIX века в семье парижского водопроводчика. Звали ее Элиза Леонита Дерош. Говорят, еще с детства она была настоящим сорванцом и увлекалась спортом и техникой. Хотя это, скорее всего, домыслы в попытке объяснить последующий необычный поворот ее судьбы. Во всяком случае, свой путь из рабочих кварталов к вершинам славы Элиза начала отнюдь не с механики. Как и многие девушки, мечтавшие о лучшей жизни, она пошла в театр. Надо сказать, что талантом и острым умом природа ее не обделила, и карьера складывалась вполне успешно. Дитя окраин исчезло – его место заняла Раймонда де Ларош, популярная актриса и подающая надежды художница. Поклонников у красавицы хватало. Одним из них был скульптор Леон Делагранж, которого молва даже называла отцом ее сына Андрэ.

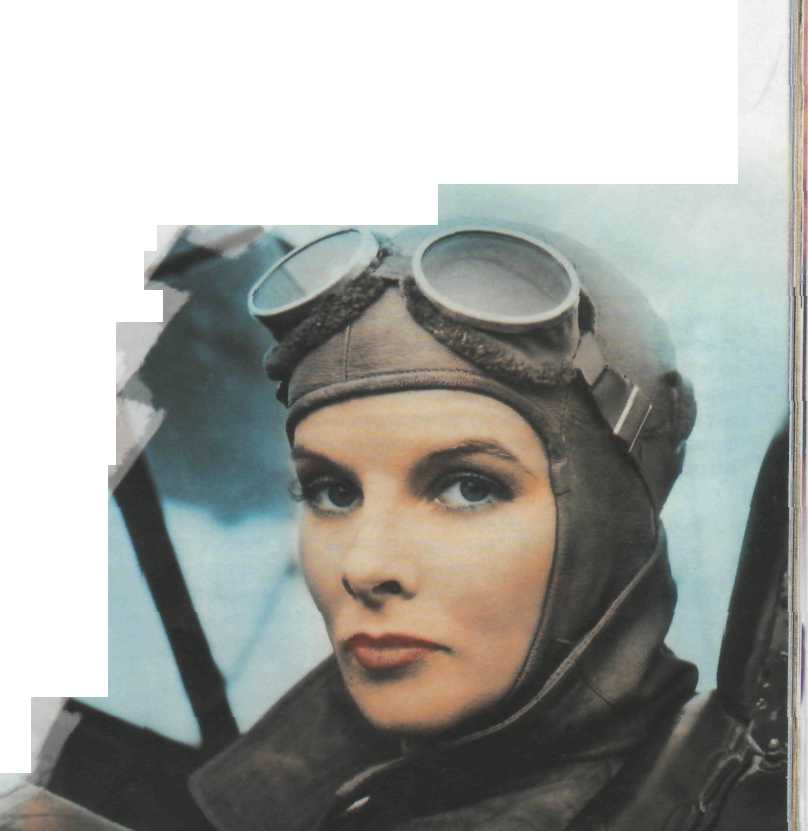
И тут небо стало соперником красавицы – по крайней мере сама она явно считала именно так. Делагранж был страстно увлечен авиацией и даже водил Элизу на демонстрационные полеты братьев Райт в Париже, а потом заказал у братьев Вуазен аэроплан новой конструкции. Страстной мечтой Леона был приз в 50 тыс. франков, учрежденный меценатом и авиаконструктором Эрнестом Аршдаконом и Дейчем да ла Мертом. Лакомый кусочек предназначался тому, кто первым сможет после взлета пройти между двумя мачтами, обогнуть третью, отстоящую от "ворот" на 500 м, и вернуться, снова пройдя между мачтами.

Для 1908 года, когда принципы управления полетом еще только разрабатывались, это было архисложной задачей. Из-за катастрофы с первой моделью и нехватки времени на доработку второй первенство Делагранжу не досталось – приз взял Анри Фарман, приделавший к своему аэроплану элероны. А огорченный Леон: чтобы окупить затраты, отправился в турне по Италии с показательными полетами.

Но сопровождала его в поездке не Элиза. Удачливой соперницей актрисы оказалась коллега Леона, скульпторша Тереза Пелтье, которую он в июле 1908 года катал на самолете, Ну, а когда 27 сентября того же года итальянский еженедельник L'ltaliana Illustrazione написал, что Пелтье стала первой женщиной, совершившей самостоятельный полет и пролетевшей 200 м на высоте 2,5 м в Турине, ярости Элизы не было предела. Но женщина, самостоятельно выбравшаяся из рабочих кварталов Парижа, вполне способна пережить и не такую беду. Возможно, чтобы посрамить соперницу, а может, чтобы отомстить неверному кавалеру, она завела знакомство с братьями Вуазен и быстро очаровала Шарля – первого во Франции и шестого в мире человека, оторвавшегося от земли на аппарате тяжелее воздуха. По словам его старшего брата Габриэля, конструктора аэропланов и автомобилей, он был так влюблен, что оказался у нее под каблуком. С новым поклонником Элиза впервые поднялась в воздух.

***Элиза Леонита Дерош***

Историю этого полета вполне можно назвать первым случаем воздушного хулиганства и даже первым угоном летательного аппарата, 22 октября 1909 года она уговорила Шарля научить ее управлять самолетом. Во время первого урока под Шалоном влюбленный авиатор пустил ее за штурвал, строго-настрого запретив отрываться от земли. Он хотел просто познакомить ее с управлением, но катание по полю под руководством инструктора не удовлетворило Элизу. После нескольких пробежек она вернулась на старт, развернулась, а потом, под испуганные крики зрителей и кавалера, начала разбег и, оторвавшись от земли, совершила первый самостоятельный полет на 300 м.

Хулиганская выходка в очередной раз перевернула жизнь Элизы. Она действительно полюбила небо, страстно, безумно, преданно. Погиб в авиакатастрофе в Бордо ее неверный любовник Леон Делагранж, больше никогда не поднималась в небо соперница Тереза Пелтье, – а Элиза летала и летала. 8 марта 1910 года на соревнованиях Аэроклуба Франции в Гелиополисе ей вручили удостоверение пилота за номером 36, официально утвердившее ее статус первой летчицы в мире.

Уже ничто не могло остановить Элизу – авиация захватила ее полностью и навсегда. Даже страшная авиакатастрофа 8 июля в Реймсе не сломила ее. Тяжелое сотрясение мозга и перелом ключицы на целых 2 года приковали ее к постели. Но едва оправившись, она снова устремилась в небо. Забылись театральные подмостки, пылились в сундуке кисти и холсты, зато весь мир рукоплескал отважной авиаторше. Летающий цирк, в котором она стала выступать, принес ей гораздо большую известность, чем парижские театры и выставки. А выступление в России перед императором Николаем II окончательно утвердило ее самовольно присвоенный титул. После него Элизу Леониту Дерош уже везде вполне официально величали баронессой Раймондой де Ларош. Гелиополис, Будапешт, Санкт-Петербург – везде ее выступления собирали полные трибуны, а множество девушек устремились в авиашколы, увлеченные ее примером.

На заре авиастроения конструирование аэропланов и полеты на них действительно были больше искусством, чем наукой. Посудите сами, сколько творческих личностей поменяли мольберты и студии на штурвалы. Знаменитый летчик и конструктор Анри Фарман окончил парижскую Школу изящных искусств – ему пророчили карьеру художника. Его соперник, пилот Леон Делагранж, был талантливым скульптором. Но известность ему принесли не его творения, а достижения в авиации, куда он переманил и свою коллегу Терезу Пелтье. Раймонда де Ларош была актрисой и художницей. Так действительно талантливые и творческие люди на заре новых открытий привлекали к ним внимание общественности. Ведь если чем-то необычным занимается известный человек, то новинка сразу становится модной.

Но судьба раз за разом наносила ей болезненные удары. 12 сентября 1912 года вместе с верным поклонником и соратником-пилотом Шарлем Вуазеном Элиза попала в автокатастрофу. Друг погиб, а она сама вновь оказалась прикована к постели. Но ничто не могло сломить упрямую женщину – встав на ноги, она опять устремилась в небо и даже завоевала в 1913 году кубок Аэроклуба Франции среди женщин. К слову, своим появлением этот кубок обязан именно ей – популярность баронессы де Ларош вызвала такой наплыв женщин в авиацию, что пришлось утверждать "женские" номинации и фиксировать рекорды.

Только Первая мировая война смогла надолго лишить ее крыльев. Официальным постановлением правительства женщины были отстранены от полетов. Но Элиза уже и не помышляла о возвращении к актерскому ремеслу или рисованию. Она отправилась добровольцем во французскую армию, снова шокировав свет. Всю войну она крутила баранку автомобиля, что тоже считалось совершенно не женским занятием. Раз уж не было возможности подняться в небо, Элиза хотела хотя бы работать с техникой.

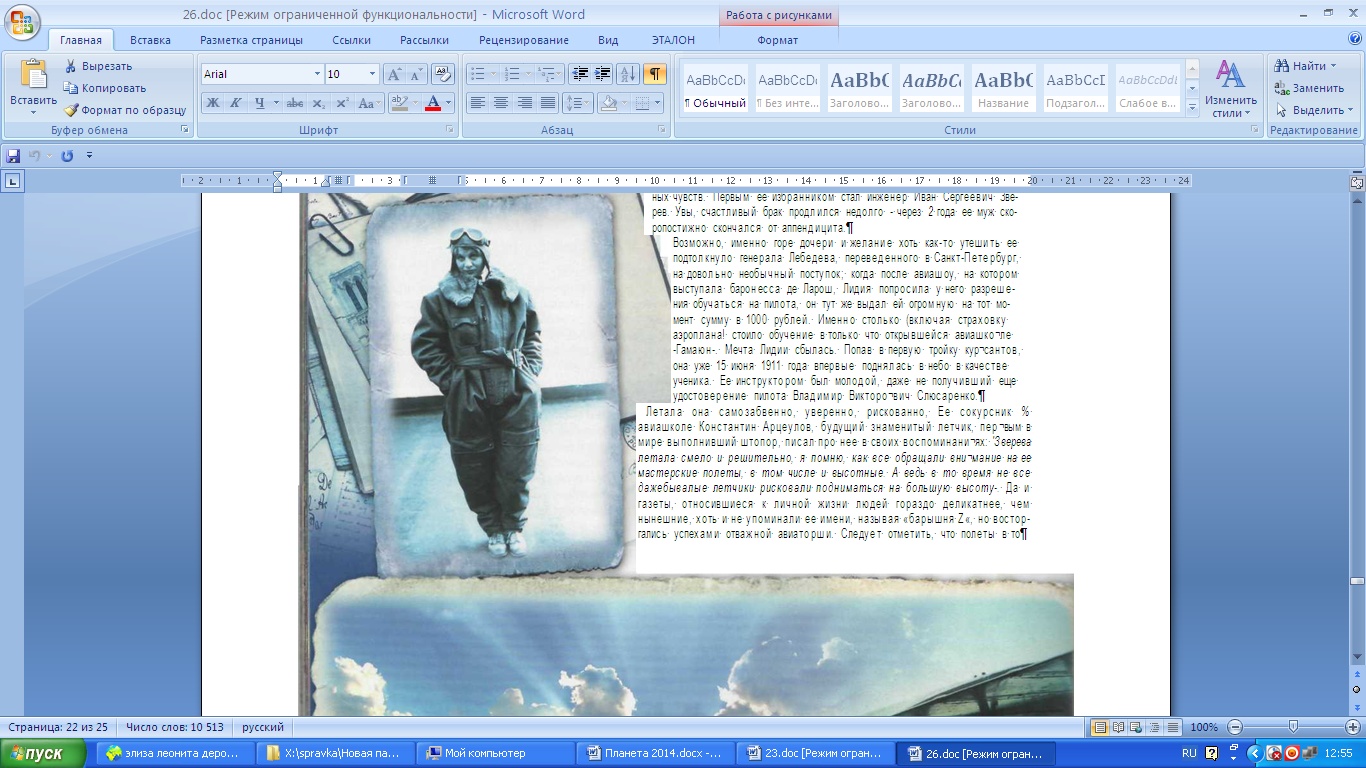
Сразу после войны она вернулась к полетам. В июне 1919-го "баронесса" снова завоевала пальму первенства среди женщин по рекордной высоте и по дальности, Это уже были совершенно иные условия соревнований – и техника гораздо мощнее, и конкуренция больше, но первая снова стала лучшей. Может, именно потому, что она давно не стремилась ничего доказать, а просто жила только небом и самолетами.

Небо же привело де Ларош к гибели – но в тот раз за штурвалом была не она. 19 июля 1919 года, будучи штурманом на двухместном самолете, на котором собиралась подтверждать квалификацию на допуск к профессиональным полетам, Элиза попала в очередную авиакатастрофу. Пилот в аэропорту Ле-Кротуа не справился с управлением. Эта авария стала для нее последней... Но остановить ее начинание уже ничто не могло. Тысячи девочек по всему миру бросали кукол и вышивание и отправлялись в авиашколы.

Памятник отважной авантюристке, актрисе и пилоту, открывшей путь в небо для женщин, до сих пор стоит в аэропорту Ле-Бурже.

**Превзошедшая кумира**

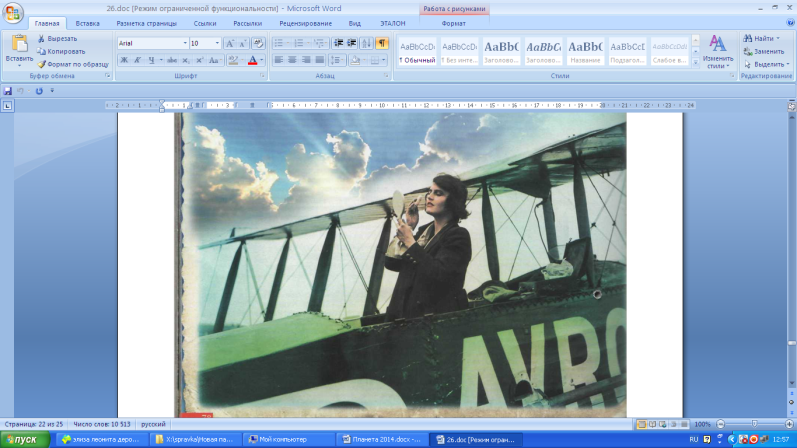
Среди зрительниц, восторженно наблюдавших за полетами Раймонды де Ларош на авиашоу в Санкт-Петербурге в 1910 году, была и 20-летняя Лидия Виссарионовна Зверева. Дочка героя русско-турецкой войны генерала Лебедева с детства грезила полетами: говорят, что первый она совершила в глубоком детстве – на зонтике с крыши сарая.

Отец, служивший в то время на строительстве крепости Осовец, во всем потакал младшей дочери. Когда Лидии исполнилось 12 лет, в гарнизон прибыли первые аэростаты для наблюдения за окрестностями. Командиром воздухоплавательного подразделения был Николай Гаврилин. К нему девушка и обратилась за разрешением подняться на аэростате. Генерал Лебедев, услышав о намерениях дочери, пришел в восторг от ее смелости и приказал Гаврилину поднять Лиду на аэростате. Вскоре эти полеты стали для нее вполне обыденным делом. Тогда же она начала конструировать воздушных змеев.

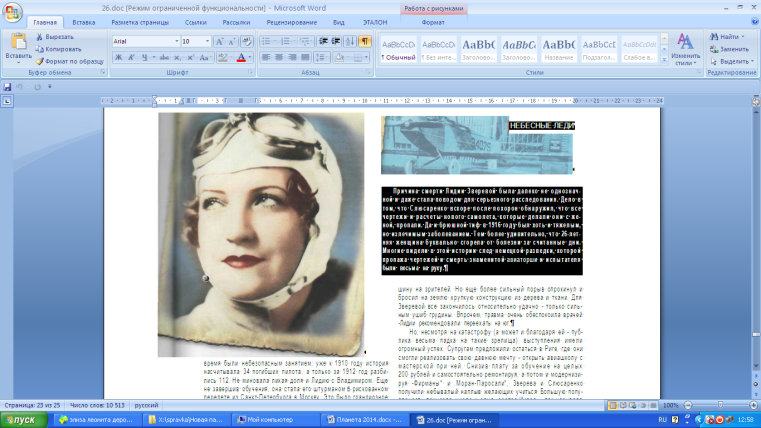
Обучение в Белостокском институте благородных девиц не уменьшило стремления Лидии в небо. Но не чуралась она и вполне земных чувств. Первым ее избранником стал инженер Иван Сергеевич Зверев. Увы, счастливый брак продлился недолго – через 2 года ее муж скоропостижно скончался от аппендицита.

Возможно, именно горе дочери и желание хоть как-то утешить ее подтолкнуло генерала Лебедева, переведенного в Санкт-Петербург, на довольно необычный поступок: когда после авиашоу, на котором выступала баронесса де Ларош, Лидия попросила у него разрешения обучаться на пилота, он тут же выдал ей огромную на тот момент сумму в 1000 рублей. Именно столько (включая страховку аэроплана) стоило обучение в только что открывшейся авиашколе "Гамаюн". Мечта Лидии сбылась. Попав в первую тройку курсантов, она уже 15 июня 1911 года впервые поднялась в небо в качестве ученика. Ее инструктором был молодой, даже не получивший еще удостоверение пилота Владимир Викторович Слюсаренко.

Летала она самозабвенно, уверенно, рискованно. Ее сокурсник по авиашколе Константин Арцеулов, будущий знаменитый летчик, первым в мире выполнивший штопор, писал про нее в своих воспоминаниях: *"Зверева летала смело и решительно, я помню, как все обращали внимание на ее мастерские полеты, в том числе, и высотные. А ведь в то время не все даже бывалые летчики рисковали подниматься на большую высоту*"*.* Да и газеты, относившиеся к личной жизни людей гораздо деликатнее, чем нынешние, хоть и не упоминали ее имени, называя "барышня Z", но восторгались успехами отважной авиаторши.

Следует отметить, что полеты в то время были небезопасным занятием: уже к 1910 году история насчитывала 34 погибших пилота, а только за 1912 год разбились 112. Не миновала лихая доля и Лидию с Владимиром. Еще не завершив обучения, она стала его штурманом в рискованном перелете из Санкт-Петербурга в Москву. Это было грандиозное и очень опасное, даже авантюрное мероприятие. Слюсаренко пришлось посадить машину из-за отказа двигателя, и Лидия не смогла продолжить полет; на ее место сел Константин Шиманский, предоставивший двигатель со своего самолета. Возможно, это и спасло летчицу: после пересечения Финского залива новый мотор тоже отказал, и Владимир вновь пошел на вынужденную посадку. Его штурману это стоило жизни, а сам пилот с тяжелыми переломами обеих ног оказался прикован к больничной койке. *"После ужасного несчастья со Слюсаренко и его другом Шиманским, само собой разумеется, госпожа Зверева разлюбит авиацию*", *–* писала "Петербургская газета". Но журналисты недооценили мужество Лидии и ее страсть к полетам. 10 августа 1911 года после успешных квалификационных полетов ей был вручен диплом пилота Всероссийского аэроклуба за номером 31. На вопрос репортеров о дальнейших планах Зверева заявила: "*Открывая путь в авиацию для русских женщин, я приглашаю их следовать за мной к полной победе над воздухом*".

Тяжелая травма Слюсаренко еще больше сблизила пилотов – постоянно навещавшая своего инструктора в больнице Лидия постепенно прониклась к нему совсем другими чувствами. На выступлениях в Царском Селе она уже была представлена как его невеста. А весной 1912 года состоялась и первая "авиаторская" свадьба с последующим свадебным путешествием на Кавказ с показательными полетами. Оттуда молодожены переехали в Ригу.

***Причина смерти Лидии Зверевой была далеко не однозначной и даже стала поводом для серьезного расследования. Дело в том, что Слюсаренко вскоре после похорон обнаружил, что все чертежи и расчеты нового самолета, которые делали они с женой, пропали. Да и брюшной тиф в 1916 году был хоть и тяжелым, но излечимым заболеванием. Тем более удивительно, что 26-летняя женщина буквально сгорела от болезни за считанные дни. Многие видели в этой истории след немецкой разведки, которой пропажа чертежей и смерть знаменитой авиаторши и испытателя были весьма на руку.***

Поначалу латвийское небо встретило молодую авиаторшу неприветливо. На ипподроме в Зассенгофе она попала в свою самую серьезную авиакатастрофу – порывом ветра аэроплан бросило в сторону трибун, мотор не справлялся с огромной нагрузкой, но Лидия упорно тянула его вверх, боясь обрушить машину на зрителей. Но еще более сильный порыв опрокинул и бросил на землю хрупкую конструкцию из дерева и ткани. Для Зверевой все закончилось относительно удачно – только сильный ушиб грудины. Впрочем, травма очень обеспокоила врачей – Лидии рекомендовали переехать на юг.

Но, несмотря на катастрофу (а может и благодаря ей – публика весьма падка на такие зрелища), выступления имели огромный успех. Супругам предложили остаться в Риге, где они смогли реализовать свою давнюю мечту – открыть авиашколу с мастерской при ней. Снизив плату за обучение на целых 200 рублей и самостоятельно ремонтируя, а потом и модернизируя "Фарманы" и "Моран-Паросали", Зверева и Слюсаренко получили небывалый наплыв желающих учиться. Большую популярность принесла школе и сама "сестра Икара" – так называла Лидию рижская пресса. Отвага молодой летчицы не знала предела – даже муж-авиатор частенько устраивал скандалы по поводу ее безумных выходок. Немногие мужчины были способны выполнять на хрупких аэропланах фигуры высшего пилотажа, а имена Нестерова и Арцеулова были овеяны мистическим ореолом. Ну, а в то, что такие маневры, сопряженные с огромным риском и часто приводившие к гибели и машины и пилота, способна выполнить женщина, не верил никто. А Лидия смогла. И то, что, по воспоминаниям мужа, она сделала это, чтобы покрасоваться перед недавно прибывшим в Ригу известным пилотом Евгением Шпицбергом, мастером воздушной акробатики, нисколько не умаляет ее подвига. Она жила небом и соперничеством за первенство в нем.

Но грядущая война значительно снизила и интерес публики, и финансирование рекордных полетов и выступлений. Это сильно огорчало Звереву. На царскосельские состязания она ехала в далеко не лучшем расположении духа. Казалось бы, все складывалось успешно – обещаны государственные субсидии, мастерская вскоре должна преобразоваться в фабрику, которую уже ожидают крупные военные заказы. Но это было больше интересно ее мужу, а не ей. А мрачное настроение – не лучший попутчик в авиации. Полет закончился катастрофой: резкий порыв ветра (для неустойчивых конструкций того времени это была наиболее частая причина аварии) бросил аэроплан в сторону – он начал терять высоту и задел верхушку сосны. И хотя это было далеко не первое и не самое тяжелое ее падение, в больнице она сказала мужу: *"Я больше никогда не буду летать. Отлеталась*"*:* Многочисленные травмы заставили отважную летчицу понять, что инстинкты стали изменять ей. Лидия Зверева решила закончить летную карьеру.

Но авиацию она не покинула. С началом Первой мировой переведенная под Санкт-Петербург "Авиационная фабрика Слюсаренко" стала фактически ведущим производителем военных самолетов в России. И супруги занимались не простым копированием – они значительно модернизировали "Фарман 16", доведя его скорость до 130 км/ч (машина даже вошла в историю авиастроения как "Фарман Слюсаренко"); доработали и поставили на поточное производство истребитель "Ньюпор" и даже занялись разработкой боевого аэроплана собственной конструкции. 130 машин покинули стены фабрики, на которой сама Лидия продолжала трудиться в качестве конструктора и испытателя.

Внезапная смерть от брюшного тифа (скорее всего, подхваченного в госпитале, где, как было принято у женщин того времени, она иногда работала медсестрой на общественных началах) оборвала жизненный путь талантливой авиаторши. В день ее похорон над кладбищем кружили "Фарманы", провожая в последний путь подругу, учителя и конструктора.

**Влюбленная в небо**

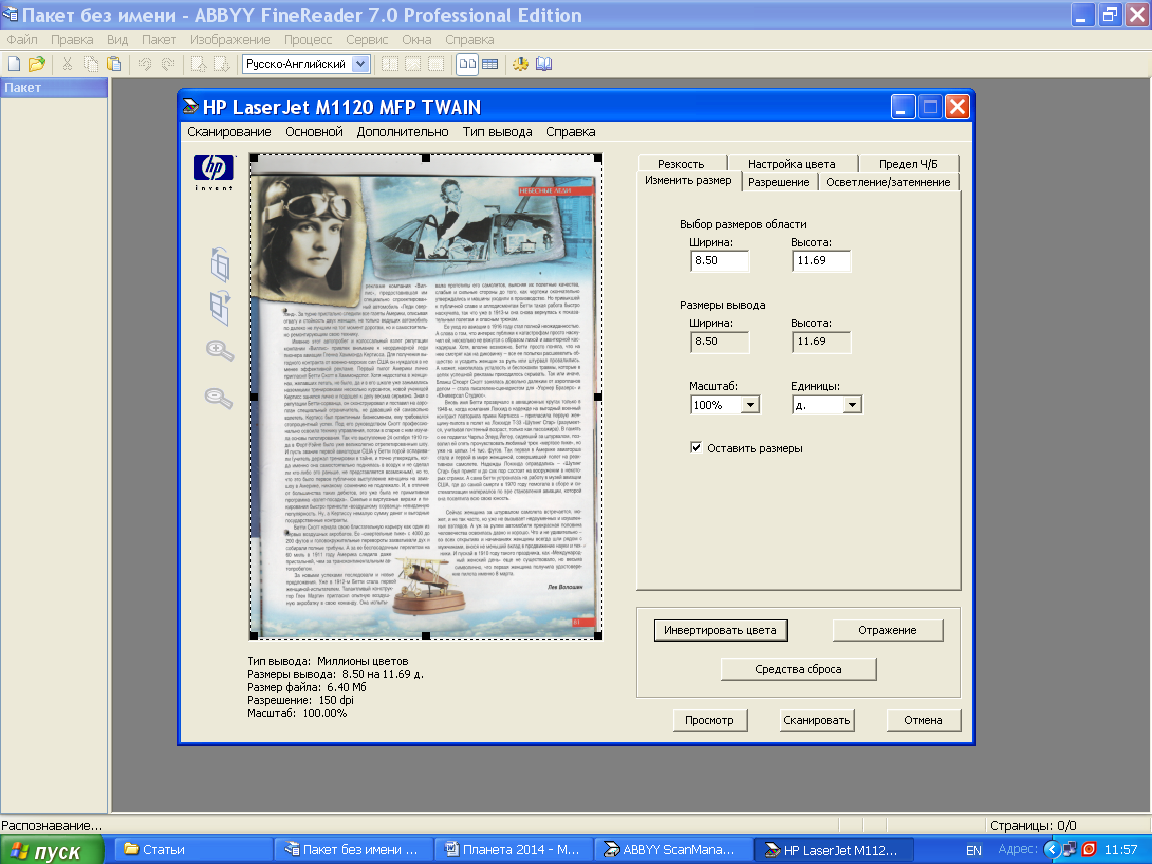
А по ту сторону океана, на родине братьев Райт, первая женщина оказалась за штурвалом аэроплана совсем по-другому. Дочка Джона Скотта, бизнесмена из Нью-Йорка, преуспевающего торговца патентованными лекарствами, с детства слыла редкостным сорванцом, совершенно не желавшим вести себя как приличная девушка. Пользуясь отсутствием возрастных ограничений для вождения автомобиля, Бланш Стюарт Скотт, по прозвищу Бетти, приводила горожан в ужас сумасшедшими гонками еще в 15-летнем возрасте. Даже институт благородных девиц не смог укротить неугомонный нрав и тягу к технике.



***Бетти Скотт***

***Американская ассоциация "Ранние пташки авиации" настаивает на первенстве Бетти Скотт в освоении воздушной стихии американками, утверждая, что она самостоятельно оторвалась от земли где-то между 2 и 12 сентября 1910 года. Это был обычный короткий учебный полет на высоте 40 футов. А вот Международная авиационная федерация отдает пальму первенства Бессике Мелдар Райч, дантисту из Минеолы. Они с мужем построили у себя дома аэроплан по схеме братьев Райт, заменив тяжелое дерево и холст на бамбук и шелк. Полет Бессики был официально зафиксирован 16 сентября 1910 года. Но спор о том, кто же из двух женщин был первой, больше похож на продолжение патентных войн между братьями Райт (их схему использовала без изменения Бессика) и Кертиссом, который обучал Бетти.***

В 1910 году, вдохновленная примером коллеги-автомобилистки Элис Хайлер, она стала второй женщиной, пересекшей США от океана до океана. Но оставаться на вторых ролях Бэтти не желала. С такой же отчаянной компаньонкой Гертрудой Филипс она решилась на автопробег от Нью-Йорка до Сан-Франциско. Нашелся даже спонсор – развивавшаяся и срочно нуждавшаяся в рекламе компания "Виллис", предоставившая им специально спроектированный автомобиль "Леди оверлэнд". За турне пристально следили все газеты Америки, описывая отвагу и стойкость двух женщин, не только ведущих автомобиль по далеко не лучшим на тот момент дорогам, но и самостоятельно ремонтирующим свою технику.

Именно этот автопробег и колоссальный взлет репутации компании "Виллис" привлек внимание к неординарной леди пионера авиации Гленна Хаммонда Кертисса. Для получения выгодного контракта от военно-морских сил США он нуждался в не менее эффективной рекламе. Первый пилот Америки лично пригласил Бетти Скотт в Хаммондспот. Хотя недостатка в женщинах, желавших летать, не было, да и в его школе уже занимались наземными тренировками несколько курсанток, новой ученицей Кертисс занялся лично и подошел к делу весьма серьезно. Зная о репутации Бетти-сорванца, он сконструировал и поставил на аэроплан специальный ограничитель, не дававший ей самовольно взлететь. Кертисс был практичным бизнесменом, ему требовался стопроцентный успех. Под его руководством Скотт профессионально освоила технику управления, потом в спарке с ним изучила основы пилотирования. Так что выступление 24 октября 1910 года в Форт-Уэйне было уже великолепно отрепетированным шоу. И пусть звание первой авиаторши США у Бетти порой оспаривали (учитель держал тренировки в тайне, и точно утверждать, когда именно она самостоятельно поднялась в воздух и не сделал ли кто-либо это раньше, не представляется возможным), но то, что это было первое публичное выступление женщины на авиашоу в Америке, никакому сомнению не подлежало. И, в отличие от большинства таких дебютов, это уже была не примитивная программа "взлет-посадка". Смелые и виртуозные виражи и пикирования быстро принесли "воздушному сорванцу" невиданную популярность. Ну, а Кертиссу немалую сумму денег и выгодные государственные контракты.

Бетти Скотт начала свою блистательную карьеру как один из первых воздушных акробатов. Ее "смертельные пике" с 4000 до 200 футов и головокружительные перевороты захватывали дух и собирали полные трибуны. А за ее беспосадочным перелетом на 60 миль в 1911 году Америка следила даже пристальней, чем за трансконтинентальным автопробегом.

За новыми успехами последовали и новые предложения. Уже в 1912-м Бетти стала первой женщиной-испытателем. Талантливый конструктор Глен Мартин пригласил опытную воздушную акробатку в свою команду. Она испытывала прототипы его самолетов, выясняя их полетные качества, слабые и сильные стороны до того, как чертежи окончательно утверждались и машины уходили в производство. Но привыкшей к публичной славе и аплодисментам Бетти такая работа быстро наскучила, так что уже в 1913-м она снова вернулась к показательным полетам и опасным трюкам.

Ее уход из авиации в 1916 году стал полной неожиданностью. А слова о том, что интерес публики к катастрофам просто наскучил ей, несколько не вяжутся с образом лихой и авантюрной каскадерши. Хотя, вполне возможно, Бетти просто поняла, что на нее смотрят как на диковинку – все ее попытки расшевелить общество и усадить женщин за руль или штурвал провалились. А может, накопилась усталость и беспокоили травмы, которые в целях успешной рекламы приходилось скрывать. Так или иначе, Бланш Стюарт Скотт занялась довольно далеким от аэропланов делом – стала писателем-сценаристом для "Уорнер Бразерс" и "Юниверсал Студиос".

Вновь имя Бетти прозвучало в авиационных кругах только в 1948-м, когда компания Локхид в надежде на выгодный военный контракт повторила прием Кертисса – пригласила первую женщину-пилота в полет на Локхиде Т-33 "Шутинг Стар", (разумеется, учитывая почтенный возраст, только как пассажира). В память о ее подвигах Чарльз Элвуд Йегер, сидевший за штурвалом, позволил ей опять прочувствовать любимый трюк "мертвое пике", но уже на целых 14 тыс. футов. Так первая в Америке авиаторша стала и первой в мире женщиной, совершившей полет на реактивном самолете. Надежды Локхида оправдались – "Шутинг Стар" был принят и до сих пор состоит на вооружении в некоторых странах. А сама Бетти устроилась на работу в музей авиации США, где до самой смерти в 1970 году помогала в сборе и систематизации материалов по мере становления авиации, которой она посвятила всю свою юность.

Сейчас женщина за штурвалом самолета встречается, может, и не так часто, но уже не вызывает недоуменных и изумленных взглядов. А уж за рулем автомобиля прекрасная половина человечества освоилась давно и хорошо. Что и не удивительно – во всех открытиях и начинаниях женщины всегда шли рядом с мужчинами, внося не меньший вклад в продвижение науки и техники. И пускай в 1910 году такого праздника, как "Международный женский день" еще не существовало, но весьма символично, что первая женщина получила удостоверение пилота именно 8 марта.

**Волошин, Л. Небесные леди : [о женщинах-летчицах] / Л. Волошин // Планета. — 2014. — № 3. — С. 74—81.**